

JURNAL TRANSPORTASI

FORUM STUDI TRANSPORTASI ANTAR-PERGURUAN TINGGI

Femy Arizona dan
Agus Taufik Mulyono

Biaya Penanganan Jalan Nasional Berdasarkan Kondisi
Kerusakan Jalan dan Modulus Efektif Perkerasan pada Ruas
Jalan Nasional di Demak

Ani Tjitra Handayani,
Bagus Hario Setiaji, dan
Sri Prabandiyani R. Wardani

Ketahanan Deformasi Campuran Beraspal Modifikasi
Polimer Hangat dengan Bahan Aditif Zeolit Alam

Dwi Prasetyanto dan El khasnet

Perbandingan Nilai Kesiediaan Membayar Menggunakan
Pendekatan *Stated Preference Contingent Valuation* dan *Stated
Preference Stated Choice*

Amelia Makmur dan
Ranto P. Rajagukguk

Evaluasi Pemenuhan Indikator Standar Pelayanan Minimal
Jalan Tol di Indonesia

Syafriana, Sofyan M. Saleh, dan
Renni Anggraini

Evaluasi Umur Layan Jalan dengan Memperhitungkan Beban
Berlebih di Ruas Jalan Lintas Timur Provinsi Aceh

Andi Haris Muhammad dan
Daeng Paroka

Lokasi Kritis Jalur Evakuasi Penumpang Kapal
Penyeberangan Antarpulau dengan Metode Pergerakan
Simultan

Imam Basuki dan Amos Setiadi

Potensi Angkutan Umum Pariwisata di Daerah Istimewa
Yogyakarta

Ganayu Girasyitia dan
Wimpy Santosa

Evaluasi *On Time Performance* Pesawat Udara Di Bandar
Udara Husein Sastranegara Menggunakan Aplikasi
Flightradar24



Disponsori Oleh:



Center for Transportation Studies (CTS)
Universitas Katolik Parahyangan
Jalan Ciumbuleuit No. 94
Bandung 40141
Tlp. (022) 2033691
Fax. (022) 2033692
Web: journal.unpar.ac.id

JURNAL TRANSPORTASI

FORUM STUDI TRANSPORTASI ANTAR-PERGURUAN TINGGI

Penyunting Pelaksana:

Wimpy Santosa (Ketua)

Agus Taufik Mulyono (Anggota)

Bambang Riyanto (Anggota)

Penelaah Ahli:

Erika Buchari (Jurusan Teknik Sipil Universitas Sriwijaya)

Ahmad Munawar (Jurusan Teknik Sipil dan Lingkungan Universitas Gadjah Mada)

A. Caroline Sutandi (Jurusan Teknik Sipil Universitas Katolik Parahyangan)

Budi Hartanto Susilo (Jurusan Teknik Sipil Universitas Kristen Maranatha)

Agus Taufik Mulyono (Jurusan Teknik Sipil dan Lingkungan Universitas Gadjah Mada)

Leksmono Suryo Putranto (Jurusan Teknik Sipil Universitas Tarumanagara)

Sutanto Soehodho (Departemen Teknik Sipil Universitas Indonesia)

M. Yamin Jinca (Program Pascasarjana Universitas Hasanuddin)

Tata Usaha:

Y. Agus Juhari

Alamat Redaksi/Penerbit:

Fakultas Teknik, Jurusan Teknik Sipil

Universitas Katolik Parahyangan

Jalan Ciumbuleuit No. 94, Bandung 40141

Tlp. (022) 2033691 Faks. (022) 2033692

E-mail: fstpt7@unpar.ac.id

Website: journal.unpar.ac.id

Terbit pada bulan-bulan:

April, Agustus, dan Desember

Penanggung jawab:

Ketua Forum Studi Transportasi antar-Perguruan Tinggi

Biaya Pengganti Percetakan:

Anggota FSTPT: Rp 35.000,00 per eksemplar

Umum: Rp 40.000,00 per eksemplar

Ongkos kirim:

Dalam Pulau Jawa: Rp 10.000,00 per eksemplar

Luar Pulau Jawa: Rp 15.000,00 per eksemplar

Pembayaran dapat dilakukan melalui Wesel Pos atau langsung ke redaksi.

Setiap anggota FSTPT otomatis mendapat satu eksemplar secara cuma-cuma.

Jurnal Transportasi adalah jurnal ilmiah di bidang ilmu transportasi yang diterbitkan tiga kali setahun oleh Forum Studi Transportasi antar-Perguruan Tinggi (FSTPT). Makalah-makalah yang dimuat di jurnal ini merupakan makalah-makalah terbaik dari Simposium FSTPT yang diadakan setiap tahun. Selain sebagai wadah komunikasi ilmiah, penerbitan Jurnal Transportasi juga bertujuan untuk menyebarkan hasil-hasil penelitian yang berkaitan dengan bidang ilmu transportasi. Jurnal Transportasi terakreditasi yang kedua kali berdasarkan Keputusan Direktur Jenderal Pendidikan Tinggi, Kementerian Pendidikan Nasional Republik Indonesia, Nomor 51/DIKTI/Kep/2010 tanggal 5 Juli 2010.

JURNAL TRANSPORTASI

FORUM STUDI TRANSPORTASI ANTAR-PERGURUAN TINGGI

DAFTAR ISI

| | |
|---|---------|
| Biaya Penanganan Jalan Nasional Berdasarkan Kondisi Kerusakan Jalan dan Modulus Efektif Perkerasan pada Ruas Jalan Nasional di Demak Femy Arizona dan Agus Taufik Mulyono | 79-88 |
| Ketahanan Deformasi Campuran Beraspal Modifikasi Polimer Hangat dengan Bahan Aditif Zeolit Alam Ani Tjitra Handayani, Bagus Hario Setiaji, dan Sri Prabandiyani R. Wardani | 89-98 |
| Perbandingan Nilai Kesiediaan Membayar Menggunakan Pendekatan <i>Stated Preference Contingent Valuation</i> dan <i>Stated Preference Stated Choice</i> Dwi Prasetyanto dan El khasnet | 99-106 |
| Evaluasi Pemenuhan Indikator Standar Pelayanan Minimal Jalan Tol di Indonesia Amelia Makmur dan Ranto P. Rajagukguk | 107-114 |
| Evaluasi Umur Layan Jalan dengan Memperhitungkan Beban Berlebih di Ruas Jalan Lintas Timur Provinsi Aceh Syafriana, Sofyan M. Saleh, dan Renni Anggraini | 115-124 |
| Lokasi Kritis Jalur Evakuasi Penumpang Kapal Penyeberangan Antarpulau dengan Metode Pergerakan Simultan Andi Haris Muhammad dan Daeng Paroka | 125-134 |
| Potensi Angkutan Umum Pariwisata di Daerah Istimewa Yogyakarta Imam Basuki dan Amos Setiadi | 135-142 |
| Evaluasi <i>On Time Performance</i> Pesawat Udara Di Bandar Udara Husein Sastranegara Menggunakan Aplikasi Flightradar24 Ganayu Girasyitia dan Wimpy Santosa | 143-150 |

PEDOMAN PENULISAN NASKAH

JURNAL TRANSPORTASI

FORUM STUDI TRANSPORTASI ANTAR-PERGURUAN TINGGI

Redaksi akan menentukan keputusan akhir mengenai persetujuan, bulan publikasi, dan keputusan mengenai isi yang berkaitan dengan hal-hal spesifik. Redaksi berhak untuk menyunting, sepanjang tidak mengubah isi dan maksud dari tulisan. Apabila naskah diterbitkan, penulis akan menerima dua eksemplar Jurnal Transportasi dan cetak lepas. Makalah-makalah yang diterbitkan merupakan makalah-makalah terbaik dari Simposium FSTPT yang diadakan setiap tahun atau makalah kehormatan (*invited paper*) yang ditetapkan oleh Redaksi. Berikut adalah pedoman untuk penulisan naskah.

Kategori Naskah

1. Naskah harus orisinal dan belum pernah diterbitkan dalam publikasi apapun.
2. Naskah harus merupakan tulisan ilmiah, baik berbentuk opini atau hasil penelitian.
3. Naskah dapat dituliskan dalam bahasa Indonesia atau bahasa Inggris.
4. Naskah hendaknya berhubungan dengan bidang transportasi.

Pengetikan dan Persyaratan Lainnya

1. Naskah harus diserahkan dalam bentuk *print out* (hasil cetakan) asli pada kertas ukuran A4, diketik dengan jarak 1,2 spasi. Ukuran huruf 12 *point* (kecuali judul 16 *point*) dan jenis huruf *Times New Roman*. Margin atas, bawah, kiri, dan kanan masing-masing 2,5 cm, 3,5 cm, 3 cm, dan 2,5 cm. Jumlah halaman hendaknya berkisar antara 10–15 halaman. Naskah diserahkan pula bersama *file program Microsoft Word* untuk diedit menjadi format jurnal.
2. Abstrak ditulis dalam Bahasa Inggris dan Bahasa Indonesia.
3. Penulisan paragraf harus dimulai dari tepi kiri baris dengan satu kali tabulasi (1,27 cm).
4. Judul tabel ditulis di atas tabel dan judul gambar ditulis di bawah gambar. Setiap gambar dan tabel mempunyai nomor urut mulai dari 1 (satu).
5. Rujukan/kutipan suatu referensi di dalam naskah dilakukan dengan menyebutkan nama penulis dan tahun yang diapit tanda kurung. *Contoh:* (Sujono, 2001).
6. Daftar Pustaka (hanya yang dirujuk dalam naskah) ditulis menurut abjad dengan format sebagai berikut.
Penulis. Tahun penerbitan (10 tahun terakhir). *Judul*. Tempat penerbitan: Nama penerbit.
Contoh:
Gustiawati, P. 1998. *Analisis Kebutuhan Fasilitas Terminal Penumpang di Bandar Udara Husein Sastranegara Sampai Tahun 2030*. Bandung: Penerbit Dian.
Leksminingsih. 2003. *Perhitungan Faktor Kohesi dari Pelekatan Aspal Menggunakan Cara Vialit*. Jurnal Teknik Sipil, 4 (2): 166-180.
Subagja, A. R. *Kajian Tarif Angkutan Antar Jemput Sekolah di Bandung*. (Online), (<http://library.unpar.ac.id>, diakses 12 Maret 2002).
Winata, G. 2002. *Kajian Sistem Manajemen Pemeliharaan Jalan Rel Daerah Bandung*. Tesis tidak diterbitkan. Bandung: Program Pascasarjana Universitas Katolik Parahyangan.
7. Naskah berbahasa Indonesia mengikuti *Pedoman Umum Ejaan Bahasa Indonesia yang Disempurnakan* (Depdikbud, 1987). Naskah berbahasa Inggris menggunakan ragam baku. Naskah ditulis dengan bentuk penulisan sesuai dengan *gaya selingkung* Jurnal Transportasi sebagai berikut.

JUDUL (16 *point*; *Times New Roman*; 1 spasi)

Nama Penulis 1

Nama Penulis 2 (tanpa gelar, 10 *point*)

Data Penulis 1

Data Penulis 2

Abstract dan Abstrak

(maksimum 150 kata; merupakan intisari seluruh tulisan yang meliputi:
masalah, tujuan, metode, hasil, dan simpulan)

Kata-kata kunci: (3–5 kata)

PENDAHULUAN (12 *point*, tanpa nomor, 1,2 spasi)

SUBJUDUL PERINGKAT 1

Subjudul Peringkat 2

Subjudul Peringkat 3

KESIMPULAN

DAFTAR PUSTAKA (hanya memuat sumber-sumber yang rujukannya ditulis pada isi naskah)

} (sesuai dengan kebutuhan)

POTENSI ANGKUTAN UMUM PARIWISATA DI DAERAH ISTIMEWA YOGYAKARTA

Imam Basuki

Program Studi Teknik Sipil, Fakultas Teknik
Universitas Atma Jaya Yogyakarta
Jln. Babarsari 44, Yogyakarta 55281
Tlp. (0274) 487711
imbas2004@gmail.com

Amos Setiadi

Program Studi Arsitektur, Fakultas Teknik
Universitas Atma Jaya Yogyakarta
Jln. Babarsari 44, Yogyakarta 55281
Tlp. (0274) 487711
amos.setiadi@yahoo.com

Abstract

One of the regional revenues which are given the first priority in the Province of Yogyakarta Special Region is from the tourism sector. The diversity of the tourism potential and tourism development show encouraging achievements within the last 5 years. This study is the first step to see the conditions and problems associated with public transportation services for tourism. This study shows that the permanent public transportation for tourism is potential to be implemented to attract more tourists to come. In addition, this transport can also reduce congestion, reduce the potential for accidents, save travel costs, save energy, and reduce pollution.

Keywords: tourism, tourism potential, tourism transport, tourist cost

Abstrak

Salah satu penerimaan daerah yang mendapat prioritas utama Daerah Istimewa Yogyakarta adalah penerimaan dari sektor pariwisata. Beragamnya potensi pariwisata dan perkembangan pariwisata menunjukkan capaian yang menggembirakan dalam kurun waktu 5 tahun terakhir. Penelitian ini merupakan langkah awal untuk melihat kondisi dan permasalahan yang terkait dengan angkutan pariwisata. Studi ini menunjukkan bahwa angkutan khusus pariwisata secara tetap berpotensi untuk diterapkan dalam mendukung peningkatan kunjungan wisatawan. Selain itu angkutan ini juga dapat mengurangi kemacetan, mengurangi potensi kecelakaan, menghemat biaya wisata, penghematan energi, dan mengurangi polusi.

Kata-kata kunci: pariwisata, potensi pariwisata, angkutan pariwisata, biaya wisata

PENDAHULUAN

Yogyakarta, selain dikenal sebagai kota perjuangan, pusat kebudayaan, dan pusat pendidikan, sampai sekarang masih tetap merupakan daerah tujuan wisata yang terkenal di Indonesia dan mancanegara. Dengan kesungguhan untuk menjaga kelestarian alam dan lingkungan yang berkelanjutan, keberadaan berbagai obyek wisata dan adat-istiadat serta kesenian tradisional sampai sekarang masih terjaga atau lestari. Begitu juga dengan potensi keindahan alam daerah Yogyakarta yang tidak kalah mempesona. Sampai sekarang di Yogyakarta masih terjaga tatanan kehidupan masyarakat Jawa, khususnya dalam kehidupan sehari-hari, yang tercermin pada kegiatan adat istiadat, bahasa, sosial kemasyarakatan, dan kesenian. Masyarakat Yogyakarta mempunyai kepedulian yang cukup baik dalam menjaga kelestarian alam dan kebudayaan sendiri walaupun juga tidak menutup diri terhadap tumbuhnya budaya kontemporer maupun budaya lainnya.

Hal lain yang menjadikan Yogyakarta mendapat sebutan sebagai daerah tujuan wisata terkemuka adalah telah tersedianya sarana dan prasarana penunjang pariwisata, seperti akomodasi, restoran atau rumah makan, telekomunikasi, tempat hiburan, dan toko souvenir selain banyak dan ragamnya pesona daya tarik wisata. Salah satu prioritas utama pendapatan Daerah Istimewa Yogyakarta (DIY) adalah dari sektor pariwisata bersama sektor pendidikan dan kebudayaan.

Sejalan dengan Visi Pembangunan DIY Tahun 2025, yaitu mewujudkan DIY sebagai Pusat Pendidikan, Budaya, dan Daerah Tujuan Wisata Terkemuka di Asia Tenggara dalam lingkungan masyarakat yang maju, mandiri, dan sejahtera yang ditempuh dengan Program Pengembangan Destinasi Pariwisata, mutlak diperlukan sarana dan prasarana yang memadai untuk memfasilitasi para wisatawan. Salah satunya berupa sarana angkutan pariwisata. Angkutan pariwisata yang ada selama ini belum secara khusus direncanakan dengan baik. Selama ini para wisatawan hanya mengandalkan angkutan pariwisata yang dibuat dengan paket-paket wisata oleh biro perjalanan dan travel serta menggunakan kendaraan carter atau kendaraan pribadi untuk menuju daerah tujuan wisata yang dikehendaki.

Pada Pasal 151 Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009, tentang Lalulintas dan Angkutan Jalan, angkutan orang untuk keperluan pariwisata termasuk dalam kategori angkutan orang dengan kendaraan umum tidak dalam trayek, seperti halnya taksi. Pengertian Angkutan Pariwisata adalah angkutan dengan menggunakan mobil bis umum yang dilengkapi dengan tanda-tanda khusus untuk keperluan pariwisata atau keperluan lain di luar pelayanan angkutan dalam trayek, seperti untuk keperluan keluarga dan sosial lainnya.

Dari penjelasan tersebut dimungkinkan adanya angkutan khusus pariwisata dengan menggunakan jalur atau rute tetap yang berawal dari hotel-hotel dan lokasi tertentu dan menuju kawasan wisata tertentu secara teratur dan tentunya tidak bertentangan dengan peraturan perundangan yang berlaku. Adanya hal ini tentu akan sangat membantu program kunjungan pariwisata di wilayah Daerah Istimewa Yogyakarta. Dengan adanya angkutan khusus pariwisata yang melayani suatu rute atau jalur secara teratur dan didukung dengan promosi yang terencana, diharapkan wisatawan dan masyarakat secara umum akan bisa memanfaatkannya.

Makalah ini merupakan penelitian awal untuk memperlihatkan potensi angkutan pariwisata di Daerah Istimewa Yogyakarta dengan menggunakan metode penelitian deskriptif, yang menggambarkan kondisi pariwisata di Daerah Istimewa Yogyakarta, yang didukung oleh data yang ada serta melihat permasalahannya yang terkait dengan angkutan. Lebih jauh penelitian ini bertujuan untuk merencanakan angkutan pariwisata dengan pelayanan yang tetap dengan merencanakan rute perjalanan dikaitkan dengan pelayanan angkutan perkotaan yang ada serta menghitung pembiayaannya.

KETERKAITAN TRANSPORTASI DAN PARIWISATA

Menurut Goeltom (2007) transportasi menjadi hal yang sangat penting dalam pariwisata karena perkembangan pariwisata dalam negeri menuntut perkembangan bidang perjalanan pula. Pertumbuhan dan pengembangan pariwisata yang terus-menerus harus disertai dengan peningkatan kualitas destinasi dengan menciptakan tuntutan yang lebih baik di dalam transportasi.

Budiarta (2011) menyatakan bahwa salah satu tantangan utama dalam studi dampak infrastruktur transportasi adalah mengidentifikasi kaitan antara infrastruktur transportasi dan industri pariwisata dan mengetahui derajat ketergantungan infrastruktur transportasi terhadap industri-industri tersebut. Suatu rancangan fasilitas transportasi dapat ditawarkan untuk mendukung peningkatan wisatawan dan akses, yang menjadikan suatu kawasan destinasi memiliki daya tarik luar biasa dan menguntungkan dari segi peningkatan keuangan.

Dalam Perencanaan Penyediaan Akses Transportasi Obyek Wisata di Daerah Istimewa Yogyakarta (2013), pariwisata merupakan kegiatan perjalanan yang tentunya sangat bergantung pada aksesibilitas dan ketersediaan sarana transportasi. Tersedianya sarana dan prasarana transportasi yang memadai akan mampu meningkatkan jumlah kunjungan wisatawan yang pada akhirnya akan mampu meningkatkan perekonomian wilayah.

Yoeti (2002) menyatakan bahwa produk wisata sebagai salah satu obyek penawaran dalam pemasaran pariwisata memiliki unsur-unsur utama yang terdiri 3 bagian, yaitu:

- a. Daya tarik daerah tujuan wisata; termasuk di dalamnya citra yang dibayangkan oleh wisatawan.
- b. Fasilitas yang dimiliki daerah tujuan wisata; meliputi akomodasi, usaha pengolahan makanan, parkir, transportasi, dan rekreasi.
- c. Kemudahan untuk mencapai daerah tujuan wisata tersebut.

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 50 Tahun 2011 tentang Rencana Induk Pembangunan Kepariwisata Nasional Tahun 2010-2025, menyebutkan bahwa arah kebijakan penyediaan dan pengembangan sarana transportasi meliputi pengembangan dan peningkatan kemudahan akses dan pergerakan wisatawan menuju destinasi dan pengembangan dan peningkatan kenyamanan dan keamanan pergerakan wisatawan menuju destinasi. Kebijakan ini dilakukan dengan meningkatkan ketersediaan, kecukupan kapasitas angkut moda transportasi, dan mengembangkan keragaman atau diversifikasi jenis moda transportasi sebagai sarana pergerakan wisatawan menuju destinasi dan pergerakan wisatawan di destinasi pariwisata sesuai kebutuhan dan perkembangan pasar.

STATISTIK PARIWISATA DAERAH ISTIMEWA YOGYAKARTA

Dalam Rencana Induk Pembangunan Kepariwisata Daerah Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta Tahun 2012-2025 dikatakan bahwa kemajuan dan kesejahteraan yang makin tinggi telah menjadikan pariwisata sebagai bagian pokok kebutuhan atau gaya hidup manusia, dan menggerakkan jutaan manusia untuk mengenal alam dan budaya ke belahan atau kawasan-kawasan dunia lainnya. Kedudukan sektor pariwisata sebagai salah satu pilar pembangunan nasional semakin menunjukkan posisi dan peran yang sangat penting sejalan dengan perkembangan dan kontribusi yang diberikan, baik dalam penerimaan devisa, pendapatan daerah, pengembangan wilayah, maupun dalam penyerapan investasi dan tenaga kerja di berbagai wilayah di Indonesia. Dinamika dan tantangan dalam konteks regional dan global menuntut suatu perencanaan dan pengembangan sektor pariwisata yang memiliki jangkauan strategis, sistematis, terpadu, sekaligus komprehensif mencakup keseluruhan komponen pembangunan kepariwisataan yang terkait, baik dari aspek industri pariwisata, destinasi pariwisata, pemasaran, maupun kelembagaan.

Statistik pertumbuhan kepariwisataan Daerah Istimewa Yogyakarta dalam beberapa tahun terakhir menunjukkan perkembangan yang menggembirakan. Hal ini ditunjukkan oleh pertumbuhan kunjungan wisatawan dan Pendapatan Asli Daerah yang diperoleh, seperti yang disajikan pada Tabel 1, Tabel 2, dan Tabel 3.

Pada Tabel 1 terlihat bahwa dalam kurun tahun 2009-2013 wisatawan mancanegara mengalami pertumbuhan sebesar 12,75 % per tahun sedangkan wisatawan Nusantara mengalami pertumbuhan sebesar 19,17 % per tahun. Pertumbuhan wisatawan rata-rata secara keseluruhan adalah sebesar 18,60 % per tahun.

Tabel 1 Pertumbuhan Kunjungan Wisatawan DIY

| Tahun | Wisman | Pertumbuhan | Wisnus | Pertumbuhan | Total | Pertumbuhan |
|-------|---------|-------------|-----------|-------------|-----------|-------------|
| 2009 | 139.492 | 78,50 | 1.286.565 | 53,77 | 1.426.057 | 55,88 |
| 2010 | 152.843 | 9,57 | 1.304.137 | 1,37 | 1.456.980 | 2,17 |
| 2011 | 169.565 | 10,94 | 1.438.129 | 10,27 | 1.607.694 | 10,34 |
| 2012 | 197.751 | 16,62 | 2.162.422 | 50,36 | 2.360.173 | 46,80 |
| 2013 | 235.893 | 19,29 | 2.602.074 | 20,33 | 2.837.967 | 20,24 |
| 2014 | 254.213 | 7,77 | 3.091.967 | 18,83 | 3.346.180 | 17,91 |

Sumber: Dinas Pariwisata Daerah Istimewa Yogyakarta, 2014

Pada Tabel 2 disajikan kunjungan wisatawan pada daya tarik wisata per daerah tingkat II. Secara keseluruhan kunjungan ke Kabupaten Gunung Kidul mengalami kenaikan terbesar, yaitu 36,21 % per tahun, diikuti oleh Kabupaten Sleman, yaitu 15,28 % per tahun. Selanjutnya berturut-turut adalah Kabupaten Bantul, Kabupaten Kulon Progo, dan Kota Yogyakarta.

Pada Tabel 3 terlihat bahwa walaupun secara jumlah Pendapatan Asli Daerah dari subsektor pariwisata Kabupaten Gunung Kidul menduduki peringkat keempat, potensinya sangat besar dengan adanya lonjakan pendapatan yang signifikan. Hal ini terutama ditunjang oleh adanya wisata alam yang sangat berkembang.

Tabel 2 Jumlah Kunjungan Wisatawan di Daya Tarik Wisata Per Kabupaten/Kota

| Tahun | | Kota Yogyakarta | Kab. Sleman | Kab. Bantul | Kab. Kulon Progo | Kab. Gunung Kidul | Provinsi DIY |
|-------|--------|--------------------|----------------|----------------|------------------------|-------------------------|-----------------|
| 2009 | Wisman | 261.984 | 421.086 | 568 | 133 | - | 683.771 |
| | Wisnus | 3.166.340 | 1.647.807 | 1.446.978 | 433.525 | 529.319 | 7.223.969 |
| | Jumlah | 3.428.324 | 2.068.893 | 1.447.546 | 433.658 | 529.319 | 7.907.740 |
| 2010 | Wisman | 241.047 | 142.412 | 13.387 | 18.358 | 518.519 | 933.723 |
| | Wisnus | 3.297.092 | 2.357.465 | 1.286.655 | 425.767 | 488.805 | 7.855.784 |
| | Jumlah | 3.538.139 | 2.499.877 | 1.300.042 | 444.125 | 1.007.324 | 8.789.507 |
| 2011 | Wisman | 204.941 | 255.167 | - | 1.054 | - | 461.162 |
| | Wisnus | 2.992.371 | 2.234.896 | 2.378.209 | 545.743 | 688.405 | 8.839.624 |
| | Jumlah | 3.197.312 | 2.490.063 | 2.378.209 | 546.797 | 688.405 | 9.300.786 |
| 2012 | Wisman | 233.841 | 262.916 | - | 705 | 2.053 | 499.515 |
| | Wisnus | 3.849.764 | 2.779.316 | 2.378.209 | 595.824 | 1.277.012 | 10.880.125 |
| | Jumlah | 4.083.605 | 3.042.232 | 2.378.209 | 596.529 | 1.279.065 | 11.379.640 |
| 2013 | Wisman | 306.608 | 339.832 | - | - | 3.558 | 649.998 |
| | Wisnus | 4.334.397 | 3.314.313 | 2.037.874 | 603.878 | 1.818.693 | 12.109.155 |
| | Jumlah | 4.641.005 | 3.654.145 | 2.037.874 | 603.878 | 1.822.251 | 12.759.153 |

Sumber: Dinas Pariwisata Daerah Istimewa Yogyakarta, 2014

Tabel 3 Perkembangan Jumlah Pendapatan Asli Daerah (PAD)
Subsektor Pariwisata Se-DIY (Per Kabupaten/Kota)

| Dati II | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 |
|-------------------|----------------|----------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| Kota Yogyakarta | 46.541.889.348 | 50.472.624.960 | 56.368.254.594 | 76.842.342.512 | 94.840.264.727 |
| Kab. Sleman | 31.568.235.916 | 36.634.676.263 | 38.943.756.254 | 53.194.912.852 | 68.632.185.594 |
| Kab. Bantul | 4.558.527.130 | 5.098.131.002 | 7.399.158.783 | 12.529.648.331 | 14.533.814.042 |
| Kab. Kulon Progo | 523.516.100 | 1.610.886.594 | 1.177.811.000 | 2.110.851.769 | 2.646.017.079 |
| Kab. Gunung Kidul | 1.699.185.380 | 1.845.743.858 | 2.309.007.231 | 8.478.767.503 | 8.168.857.392 |
| Pemda Prop DIY | 19.000.000 | 21.180.100 | 17.581.175 | 17.876.510 | 17.876.510 |
| Jumlah | 84.910.353.874 | 95.683.242.777 | 106.215.569.037 | 153.174.399.477 | 188.839.015.344 |

Sumber: Dinas Pariwisata Daerah Istimewa Yogyakarta, 2014

POTENSI ANGKUTAN KHUSUS PARIWISATA

Pelayanan angkutan pariwisata yang ada di wilayah Daerah Istimewa Yogyakarta saat ini didominasi oleh moda kendaraan pribadi, sedangkan angkutan pariwisata dengan menggunakan bis merupakan kendaraan carter yang digunakan oleh rombongan wisatawan. Penggunaan angkutan umum reguler oleh wisatawan sangat kurang yang salah satu kemungkinan penyebabnya adalah tidak adanya pelayanan angkutan umum dengan trayek menuju obyek wisata yang nyaman dan murah. Kondisi yang ada saat ini menyebabkan masalah kemacetan saat musim liburan, dan hal ini justru menimbulkan ketidaknyamanan bagi wisatawan. Selain itu terdapat keengganan wisatawan domestik lokal untuk menikmati wisata di daerah sendiri saat liburan karena masalah kenyamanan dan keamanan dalam melakukan perjalanan menuju obyek wisata.

Data kunjungan wisatawan di Daerah Istimewa Yogyakarta yang didominasi oleh wisatawan domestik atau Nusantara menunjukkan adanya potensi yang sangat menjanjikan bila diadakan angkutan pariwisata reguler dan terjadwal karena hal ini dapat menarik lebih

banyak wisatawan domestik. Beberapa keuntungan dengan diadakannya angkutan khusus pariwisata secara reguler adalah:

- a. Menambah jumlah wisatawan; dengan tersedianya angkutan pariwisata tentunya wisatawan akan dapat merancang kunjungan ke berbagai obyek wisata dengan lebih mudah tanpa direpotkan dengan perencanaan sarana transportasi yang akan digunakan. Wisatawan lokal, khususnya, dan tentunya wisatawan mancanegara akan semakin tertarik untuk memanfaatkan angkutan ini yang biayanya harusnya juga menjadi lebih murah.
- b. Mengurangi kemacetan di daerah tujuan wisata; dengan adanya angkutan pariwisata reguler tentu penggunaan kendaraan pribadi akan berkurang sehingga kemacetan yang terjadi di daerah tujuan wisata akan semakin berkurang.
- c. Mengurangi potensi kecelakaan; adanya angkutan pariwisata reguler akan mengurangi jumlah kendaraan yang menuju obyek wisata dan secara tidak langsung akan mengurangi potensi kecelakaan yang mungkin terjadi.
- d. Menghemat biaya wisata; adanya angkutan pariwisata reguler membuat calon wisatawan tidak perlu secara khusus menyewa kendaraan yang membutuhkan biaya yang lebih mahal.
- e. Menghemat energi; secara makro dengan semakin berkurangnya kendaraan, energi yang digunakan untuk transportasi juga dapat dihemat.
- f. Mengurangi polusi; berkurangnya kendaraan dan pemakaian energi transportasi juga akan mengurangi polusi yang terjadi akibat pemakaian kendaraan.

Untuk melihat kelayakan teknis operasional pelayanan angkutan wisata ini, perlu dikaji dulu ketentuan yang terdapat pada Peraturan Menteri Perhubungan No. KM 35 tahun 2003, tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan dengan Kendaraan Umum. Dalam peraturan tersebut disebutkan bahwa Angkutan Pariwisata adalah angkutan dengan menggunakan mobil bis umum yang dilengkapi dengan tanda-tanda khusus untuk keperluan pariwisata atau keperluan lain di luar pelayanan angkutan dalam trayek, seperti untuk keperluan keluarga dan sosial lainnya. Selain itu pada Pasal 31 disebutkan bahwa pelayanan angkutan pariwisata merupakan pelayanan angkutan dari dan ke daerah-daerah wisata yang tidak dibatasi oleh wilayah administratif, atau untuk keperluan lain di luar pelayanan angkutan dalam trayek, antara lain untuk keperluan keluarga dan sosial. Hal ini juga didukung oleh Peraturan Pemerintah Nomor 74 tahun 2014, tentang Angkutan Jalan. Dalam pelaksanaannya juga diterbitkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 46 Tahun 2014, tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek, yang juga mengatur persyaratan angkutan pariwisata.

Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika Daerah Istimewa Yogyakarta (2013) menyatakan bahwa dari sisi ekonomis kehadiran angkutan umum pariwisata akan memberikan dampak meningkatnya kunjungan wisatawan ke obyek wisata sedangkan dari sisi komersial keberadaan angkutan ini akan memberikan daya tarik bagi wisatawan untuk berkunjung ke DIY. Dengan demikian akan terjadi peningkatan jumlah wisatawan pada

obyek-obyek wisata lokal dan terjadi peningkatan ekonomi wilayah. Selain itu diharapkan angkutan pariwisata ini akan memperpanjang waktu tinggal wisatawan di DIY dan semakin mengukuhkan peran penting DIY dalam dunia pariwisata nasional dan internasional sehingga pemasukan dari sektor ini akan semakin meningkat.

Model angkutan pariwisata DIY perlu direncanakan secara cermat untuk mendukung terwujudnya daerah ini sebagai daerah tujuan wisata terkemuka di Asia Tenggara dengan mensinergikan angkutan umum yang sudah ada. Beberapa hal yang dapat diusulkan sebagai model angkutan pariwisata Daerah Istimewa Yogyakarta adalah:

- a. Menggabungkan fungsi wisata dan layanan Trans Jogja yang sudah ada; dapat diwujudkan dengan memasukkan perjalanan wisata tersebut menjadi trayek Trans Jogja Khusus Wisata pada area layanan perkotaan dengan jenis kendaraan dan biaya perjalanan yang berbeda. Dengan sistem ini tiket yang diberlakukan dapat menggunakan sistem tiket yang berlaku untuk kurun waktu sehari.
- b. Adanya layanan dengan bis atap terbuka khusus untuk wisata perkotaan, sehingga dapat lebih menarik minat wisatawan dan akan mengurangi penggunaan kendaraan pribadi untuk tujuan wisata.
- c. Bis Angkutan Khusus Pariwisata; dilakukan dengan pengadaan bis khusus pariwisata untuk jalur-jalur obyek wisata yang potensial secara teratur. Jalur ini memanfaatkan jejaring pihak perhotelan dan pihak perusahaan perjalanan. Rute bis ini melalui hotel-hotel dan memanfaatkan halte bis Trans Jogja menuju lokasi obyek wisata. Untuk rute bis angkutan khusus pariwisata bisa dilakukan dengan beberapa alternatif, yaitu: (1) rute tunggal, yang dimaksudkan untuk perjalanan dari Kota Yogyakarta menuju arah obyek-obyek wisata potensial dengan tempat perhentian hotel-hotel dan halte Trans Jogja kemudian menuju lokasi wisata dengan berhenti di halte khusus pada obyek wisata tujuan, (2) rute terintegrasi, dimaksudkan untuk perjalanan dari Kota Yogyakarta menuju ke wilayah daerah tingkat II dan berhenti pada halte khusus pariwisata di wilayah daerah-daerah tingkat II, kemudian penumpang berpindah pada halte tersebut dan berganti angkutan khusus pariwisata dari wilayah daerah tingkat II menuju obyek wisata.

KESIMPULAN

Angkutan Khusus Pariwisata secara reguler di Daerah Istimewa Yogyakarta sangat berpotensi untuk diwujudkan guna mendukung peningkatan kunjungan wisatawan. Keuntungan angkutan khusus pariwisata secara reguler, antara lain, adalah meningkatkan jumlah wisatawan, mengurangi kemacetan di daerah tujuan wisata, mengurangi potensi kecelakaan, menghemat biaya wisata, menghemat energi, dan mengurangi polusi. Perlu dilakukan kajian lebih mendalam terkait rute-rute potensial wisata dan perhitungan pembiayaannya. Kajian tersebut perlu melibatkan organisasi-organisasi yang berhubungan dengan pariwisata.

UCAPAN TERIMA KASIH

Ucapan terima kasih disampaikan kepada Direktorat Penelitian dan Pengabdian Kepada Masyarakat, Direktorat Jenderal Pembelajaran dan Kemahasiswaan, serta Kementerian Riset, Teknologi, dan Pendidikan Tinggi atas pembiayaannya melalui Hibah Bersaing Tahun 2015.

DAFTAR PUSTAKA

- Budiarta, N. R. M. 2011. *Peranan Transportasi Dalam Pariwisata: Studi Kasus Pemilihan Daerah Tujuan Wisata (DTW/Destinas) Oleh Wisatawan di Bali*. Jurnal Ilmiah Teknik Sipil, 15 (2): 195-204.
- Departemen Perhubungan. 2003. *Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 35 Tahun 2003 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan dengan Kendaraan Umum*. Jakarta.
- Dinas Pariwisata Daerah Istimewa Yogyakarta. 2014. *Statistik Kepariwisataaan DIY Tahun 2013*.
- Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika Daerah Istimewa Yogyakarta. 2013. *Perencanaan Penyediaan Akses Transportasi Obyek Wisata di Daerah Istimewa Yogyakarta*. Yogyakarta: PT Cipta Ekapurna Engineering Consultant.
- Goeltom, A. D. 2007. *Transportasi dan Pariwisata*. (Online), (<http://www.pikiran-rakyat.com/cetak/2007/072007/28/0901.htm>, diakses 15 April 2014).
- Kementerian Perhubungan. 2014. *Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 46 Tahun 2014 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek*. Jakarta.
- Pemerintah Daerah Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta. 2012. *Peraturan Daerah Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta Nomor 1 Tahun 2012 tentang Rencana Induk Pembangunan Kepariwisataaan Daerah Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta Tahun 2012-2025*.
- Pemerintah Republik Indonesia. 2009. *Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalulintas dan Angkutan Jalan*. Jakarta.
- Pemerintah Republik Indonesia. 2011. *Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 50 Tahun 2011 tentang Rencana Induk Pembangunan Kepariwisataaan Nasional Tahun 2010-2025*. Jakarta.
- Pemerintah Republik Indonesia. 2014. *Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 74 tahun 2014 tentang Angkutan Jalan*. Jakarta.
- Yoeti, O. A. 2002. *Perencanaan Strategis Pemasaran Daerah Tujuan Wisata*. Jakarta: Pradnya Paramita.